CARLOS NIÑO MURCIA
Profesor del Instituto de Investigaciones Estéticas
Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia

Colaboración: Víctor Hernández,
arquitecto

LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA: GENEALOGIA DE UN FRACASO

En el siglo XIX se inicia en todo el mundo la construcción de redes ferroviarias y de estaciones para el tren. Es un proceso de movilización y carga de gran modernidad, cuyo impacto en la sociedad, la cultura y la economía serían inmensas, por lo cual las estaciones simbolizan el progreso y la integración con el mundo contemporáneo.
Pero Colombia, por su dispersión en intereses regionales, la mala gestión gubernamental y la voracidad sindical, aborta este proceso y fracasa de manera estruendosa en aprovechar un sistema de transporte de gran uso y eficacia en muchos países. No logra constituir una red integral de transporte férreo, no coordina las diversas empresas y abandona lo poco que construye, incluyendo bellas e importantes estaciones. Ojalá por lo menos logremos rescatar este patrimonio arquitectónico y quizás reorganizar parte de ese medio de transporte.

Contexto y evolución del sistema ferroviario.

En Colombia el tren parecería ser un sistema de transporte obsoleto, ruinoso testimonio del pasado y tan sólo motivo de nostalgia...,

pero, a finales del siglo xix y comienzos del xx, fue un elemento importante para la estructuración del territorio y para su proceso de modernización. Es cierto que nunca pudo conformar una red nacional, y ni siquiera mantener las líneas trazadas; sin embargo, fueron grandes el impacto del ferrocarril en las ciudades adonde llegó, el desahogo de las regiones por donde pasó, la apertura de nuevas tierras, la colonización de muchas de ellas, la dinamización del cultivo del café, y por lo tanto, la posibilidad de cierto crecimiento estable del país. Entre balas y empresas, pactos y confrontaciones, obras y burocracia, fue un elemento propulsor del desarrollo, continuado luego por otros medios.

Su estado actual es testimonio de la torpeza con que ha sido manejado el país, de la ineficiencia de sus élites, de la miopía de sectores trabajadores interesados en prebendas y protección a su modorra, así como de la incapacidad de planear la nación como una unidad, pues todo gran proyecto sucumbe bajo múltiples pedidos regionales, a los cuales se satisface por fragmentos, así sea con el precio de la ineficacia y el absurdo a nivel nacional.

En el siglo xix se llevó a cabo la expansión del capitalismo internacional y comenzó la inserción forzada de los países latinoamericanos a dicho mercado. Pudieron incorporarse mediante la exportación de materias primas, que les permitía conseguir divisas, para lo cual requirieron abaratar su producción, agilizar el transporte y dinamizar el comercio. Así vinieron la tecnología, los bienes de producción o de consumo, la industria, las inversiones, los capitales, las formas de vida y las ideas de los imperios y sus centros de poder. Para conseguirlo el ferrocarril fue un vehículo fundamental, por lo cual se lo asoció —y casi se lo confundió— con la idea del progreso.

Eran los efectos de la Revolución Industrial y las condiciones de la división internacional del trabajo, frente a lo cual Colombia —después de exportar tabaco, quina o añil— encontró en el café, como cultivo rentable y de mercado permanente, el producto capaz de propiciar la anhelada incorporación. Y para transportar el grano hacia los puertos de exportación surgieron entonces las primeras líneas ferroviarias, siempre con la mira puesta en la economía internacional.

En la segunda mitad del siglo el dominio de la economía mundial lo ejercía el capital inglés. De modo que en Colombia, sin ser parte de sus colonias y ni siquiera país de sus más directos intereses,

sus representantes controlaron casi toda la comercialización de la producción exportable. Al lado de la Gran Bretaña, había también inversiones de Francia, Alemania y, en menor medida, de los Estados Unidos, país que fue tomando un predominio progresivo en el primer cuarto del siglo XX [1]. Desde la infraestructura del transporte y los servicios públicos, hasta las firmas comerciales, la banca y los seguros, fueron dominados por el capital extranjero.

Los países industrializados apoyaron o emprendieron muchas empresas ferroviarias en el continente, pues como grandes potencias les interesaba ampliar sus mercados y facilitar el movimiento de mercancías, como también obtener a menor costo materias primas de los países periféricos [2]. La iniciativa la tomaban con frecuencia los mismos fabricantes de ferrocarriles, quienes querían vender su producción, a la vez que reinvertir sus ganancias. Objetivos que se complementaban con la necesidad, en nuestros países, de conformar una moderna red de transporte y mejorar las condiciones del comercio y, sobre todo, de la exportación.

Las inversiones extranjeras, entre las cuales estaba la construcción de ferrocarriles, se efectuaron por lo general mediante acciones ofrecidas en forma de bonos públicos negociables en la bolsa de Londres y, más tarde, de las otras metrópolis. Esta actividad tuvo un primer auge entre 1850 y 1875, y a partir de este año tuvo su edad de oro, hasta verse interrumpida en 1914 con la Primera Guerra Mundial [3]. El capital así constituido llegaba a nuestros países en busca de rentabilidad y sin ninguna intención de desarrollar una región o de consolidar una economía local. Los estados latinoamericanos por lo demás subvenciona-

---

[1] Si, en líneas generales, los grupos dominantes locales realizaron la producción, hubo en cambio una combinación de capital extranjero y nacional en las finanzas; aunque el acceso al mercado financiero internacional lo tenían los extranjeros, quienes controlaron casi por completo la comercialización. Ver MARCELLO CARMAGNANI, *Estado y sociedad en América Latina, 1850-1930*, Barcelona, Edit. Crítica, Grijalbo, 1984.

[2] Por ejemplo el Ferrocarril de Panamá (1848-1855), que fue construido por los norteamericanos para unir los dos océanos e integrar mundos hasta entonces aislados —o por lo menos comunicados con dificultad—, pero que además apoyaba la colonización del oeste de los Estados Unidos, región en proceso creciente de consolidación y crecimiento.

[3] RAFAEL D. MURIEL, *Colombia: desarrollo de la economía primaria exportadora y expansión ferroviaria, 1880-1929*, en *Lecturas de Economía*, núm. 11, CIE, Medellín, Universidad de Antioquia, 1983, págs. 11-68.

ron el capital extranjero, pues debieron garantizar un beneficio mínimo anual a las compañías y completar el porcentaje pactado cuando ellas declaraban ganancias inferiores. Asimismo concedieron tierras a lo largo de las líneas tendidas, que las compañías luego revendían aprovechando la valorización por el paso del tren.

Más tarde, en especial a partir de los años 20, el Estado, con el fin de financiar las obras, emitió bonos públicos cuyo interés se garantizaba con los ingresos aduaneros y las rentas departamentales[4]. Un Estado que dependía para sus ingresos fiscales casi exclusivamente de los aranceles aduaneros, los cuales, además de que eran insuficientes, muchas veces debían ser hipotecados para respaldar préstamos o motivar inversiones, no sólo quedaba maniatado, sino que se veía obligado a recurrir a préstamos adicionales para conseguir una mínima capacidad de iniciativa. Entraba entonces en un torbellino de endeudamiento progresivo y sin fondo que afectaba la autonomía y actividad del gobierno, lo cual, para el caso que nos ocupa, incidía de manera negativa en sus proyectos ferroviarios.

La historia del ferrocarril de Santa Marta, iniciado, luego de 15 años de discusiones, en 1880, con el fin de unir la ciudad de Santa Marta y el río Magdalena, ilustra estos avatares y concesiones: al principio el gobierno facilitó y subsidió la empresa; sin embargo, lo poco que se construyó se hizo mal, a lo cual el Estado respondió con prolongación de los plazos, cesiones de tierras y otras ventajas. Por fin el ferrocarril llegó a Santa Marta en 1898, pero entonces se concentró en la movilización del banano con fines de exportación, pues con la mejora del precio internacional de esta fruta, su cultivo se había expandido en la región, al principio por parte de cultivadores nacionales y a partir de 1890 por empresas extranjeras. Entre tanto se fundieron la empresa del ferrocarril y la empresa bananera en la United Fruit Co., con lo cual el control monopólico comprendió el ferrocarril, el cultivo, la comercialización y el transporte marítimo. La vía férrea nunca llegó al Gran Río, sino que se quedó y ramificó dentro de la zona bananera, de forma tal que más del 40% del total de las líneas tendidas eran ramales que recogían la fruta de las haciendas hasta la

---

[4] Por ejemplo, en 1939 el Banco de la República emitió bonos por 2 millones de pesos para cubrir las inversiones del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles. *Memorias del Ministro de Obras Públicas, 1942,* pág. 70.

línea vertebral, para llevarla luego al puerto exportador sobre el Océano Atlántico [5].

Eran éstas ya empresas norteamericanas, lo que confirma cómo en el siglo xx, y con modalidades diferentes, se consolidó el predominio norteamericano, cuya inversión pasó de 4 millones de dólares en 1913 a 28 millones en 1929 [6]. El final de la década del 20 fue el momento de mayor actividad ferroviaria en el país, posibilitada por la afluencia de dineros provenientes de la indemnización entregada a Colombia por el despojo del Canal de Panamá, como también por los numerosos empréstitos concedidos en aquellos años. Esta avalancha fue luego calificada como la "Danza de los millones" y más tarde como "Prosperidad a debe". En primer término estos recursos fueron empleados para impulsar la banca estatal y luego en el desarrollo de los ferrocarriles, como también en obras de infraestructura, dragados, puertos, cables aéreos, puentes, etc. Pero en gran medida estos y posteriores esfuerzos se evaporaron como consecuencia de tanta imprevisión, descoordinación y despilfarro [7].

---

[5] El contrato, suscrito entre el Estado del Magdalena y un empresario inglés, concedía el monopolio de la explotación a los constructores por 50 años, era prorrogable por otros 30 si el gobierno no compraba la empresa y establecía que a los 80 años pasaría al Estado. La compañía debía pagar al gobierno el 10 % de los ingresos netos, mientras que durante los primeros 15 años el gobierno otorgaba un subsidio de 60.000 pesos anuales. Hubo incumplimiento de ambas partes y luego de 6 años tan sólo se habían construido 8 millas; sin embargo en 1886 no se exigía sino que llegase a la localidad de Ciénaga. Para 1887 se modificó el contrato, se extendió el plazo por otros 10 años, además de que se cedieron 10.000 hectáreas de tierras baldías a la compañía; pero al año siguiente el interventor de la obra conceptuaba que toda la línea debía ser reconstruida... R. MURIEL, *op. cit.*, págs. 26-36.

[6] FRED RIPPY, *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, Medellín, Ed. La Oveja Negra, 1970, págs. 68-69. Citado en MURIEL, *op. cit.*, pág. 30.

[7] En un siglo no se construyeron sino 3.300 kilómetros de ferrovías, cantidad exigua si se la compara con lo hecho en otros países, inclusive de América Latina. Fueron muy frecuentes los errores en los contratos, en la supervisión de los trabajos, en las exigencias a los contratistas, en el mantenimiento o en la compra de equipo. Como el desacierto —comentado por Arias de Greiff— cometido al endeudar de manera ruinosa a la empresa con la compra de las máquinas Diesel, cuando las locomotoras a vapor existentes aún podían haber funcionado mucho tiempo. O la falta de coherencia que encontró en muchos casos incompatibilidades en los anchos de trocha, lo que explicaba el cambio de máquina y el transbordo aun en líneas que finalmente

Otro factor que incidió en que el sistema ferroviario se ampliara pero no alcanzara a ser una red nacional estructurada y eficiente, sino tan sólo una serie de fragmentos dispersos y sin continuidad, fue la dificultad para planificar las obras públicas a largo plazo. Esto, debido a la dependencia del Estado de un monocultivo, cuyos precios fluctuaban de manera imprescindible, con consecuencias fundamentales y de incertidumbre sobre toda la economía nacional. A lo que se suman la incoherencia, la pobreza del país, la burocracia gerencial o sindical, más el auge de las carreteras desde los años 30, con lo cual los ferrocarriles quedaban entonces abocados a una ruina inevitable.

La red nunca concluida.

La geografía colombiana dificultó la construcción de los ferrocarriles por tres razones principales: la abrupta topografía, el clima tropical y la conformación geológica reciente de buena parte de sus suelos. En primer lugar la cadena montañosa de los Andes se ramifica, al llegar a Colombia, en tres cordilleras que la recorren casi en su totalidad de sur a norte. Son tres elevadas cadenas que conforman los valles de los dos ríos principales —el Cauca y el Magdalena— y que hacen muy difícil el recorrido transversal este-oeste. Además, es en las tierras altas donde la población ha tendido a asentarse, pues ha buscado evitar las difíciles condiciones climáticas de las zonas cálidas. Sólo en el siglo XIX comenzaron a poblarse las vertientes templadas, aunque ya desde la Colonia se ocuparon algunos puntos bajos en puertos o lugares estratégicos.

Tan fuertes pendientes complicaban la construcción, impedían su ramificación y afectaban la eficiencia. El clima tropical dificultaba los trabajos en las líneas ferroviarias por lo malsano del medio, los pantanos, los animales y las enfermedades [8]. Asimismo la condición geo-

---

se empalmaban. Esto sucedió entre otros cuando el ferrocarril entre Girardot y Facatativá (concluido en 1909), con un ancho de una yarda, empalmó con el tramo entre esta ciudad y Bogotá (rieles tendidos en 1884), cuyo ancho era de un metro, por lo cual debió ser reconstruido en 1925. Ver Gustavo Arias de Greiff, *La mula de hierro*, Bogotá, Carlos Valencia eds., 1986.

[8] En el ferrocarril del Pacífico, por ejemplo, apenas se lograba tender 5 kilómetros de rieles por año, mientras que se encontraban 200 víboras por kilómetro de trocha

lógica del suelo de los Andes, de configuración reciente y por tanto no estabilizada, exigía arduas labores de cimentación y generaba deslizamientos frecuentes y derrumbes traumáticos [9].

Sin embargo el principal obstáculo para la construcción de una red unitaria fue la polarización regional del país, esa falta de visión y de sentido nacional que Colombia se ha demorado tanto en corregir. Hasta épocas recientes el territorio estuvo constituido por regiones aisladas y casi autónomas, con grupos locales dominantes dentro de los cuales no había uno capaz de imponer un proyecto modernizador general, lo cual, reforzado por la geografía y la falta de vías de transporte, conformaba mercados restringidos o que tenían relación comercial con provincias vecinas extranjeras —la costa con el Caribe, el Cauca con Quito, Santander con Maracaibo—, más que con el resto del territorio nacional, condición que se reforzaba con el carácter federalista de su estructura política.

Se confiaba en que el tren fuera un vehículo de integración que propiciara una conciencia y un ágil mercado nacionales; pero esta ilusión se frustraba en las obras emprendidas, las cuales eran definidas según intereses o pugnas regionales, y casi siempre concebidas con intención exportadora, o sea, con motivaciones exógenas. Y cuando había una propuesta con visión integral era para imponer el paso del eje vertebral del transporte por la región del proponente. La consecuencia lógica de todo esto fueron múltiples secciones pequeñas que no tenían ningún resultado integrador o nacional; tramos dirigidos en buena parte hacia el río Magdalena, vía importante pero lenta, variable, de difícil mantenimiento y no navegable en épocas de sequía.

La miopía inmediatista de los grupos regionales prefirió así varias líneas aisladas a construir un sistema general. Y si la capacidad económica dificultó una red compleja y expandida, por lo menos se hubiera podido construir una línea troncal que integrara tramos menores, recorridos ya fuera en mula o por vía fluvial. Conocida es la pugna sostenida, por ejemplo, entre el general Vásquez Cobo y el grupo del Cauca, por una parte, y por otra, el general Ospina y el grupo antio-

---

y morían 50 obreros al mes por malaria o mordedura de serpiente. Carlos E. Botero, *Ferrocarriles del Pacífico, entre trenes y estaciones*, en revista *Planta Libre*, núm. 1, Cali, Universidad del Valle, 1988, pág. 30.

[9] Arias de Greiff, *op. cit.*

queño, cada uno convencido de la conveniencia de trazar la vía central exportadora por sus regiones. Además de que los santandereanos anhelaban una vía entre Bogotá y Bucaramanga, para luego bajar al Magdalena en Puerto Wilches [10]. O la disputa entre el Cauca y la costa norte, en la que los habitantes costeños protestaban por el abandono del río Magdalena —el eje natural del comercio colonial—, en tanto que se desviaban dineros del río para el ferrocarril del Tolima, o se desarrollaba la red del ferrocarril del Pacífico [11]. Todos lograron un poco, pero así nunca hubo una red integral, por lo menos con el ferrocarril.

Colombia siempre había padecido por la falta de vías y medios de transporte, factor que perjudicaba el comercio hasta el punto de sofocarlo. Exportaciones anteriores como el oro eran de poco peso y por tanto podían transportarse con una relación aceptable entre el costo y su volumen; en cambio el café era voluminoso y pesado, lo cual encarecía los fletes y afectaba su rentabilidad. Entonces el ferrocarril surgía como un medio de transporte oportuno, pues su capacidad de carga y la velocidad resultaban de gran eficiencia. Así el ferrocarril de Antioquia, terminado en 1914, redujo el costo de transporte al río Magdalena hasta representar el 6% del grano en Nueva York; mientras que en 1880 lo aumentaba hasta en un 20% [12]. Aunque en realidad las condiciones monopólicas de exportación de las empresas ferroviarias no redujeron del todo las tarifas, que siguieron siendo altas en comparación con las de los países desarrollados.

Las primeras líneas férreas se hicieron por lo general donde ya existía producción cafetera, es decir, donde había demanda previa de

---

[10] Los antioqueños buscaban llevar el café por el río Cauca a Medellín, empalmar con el ferrocarril a Puerto Berrío y subir por el Magdalena hasta el mar; o conectarse directamente con Cartagena por medio de la línea troncal de occidente. A su vez los caucanos pretendían llevar la producción al Océano Pacífico. Ver Germán Colmenares, *Ricardo Rendón, una fuente para la historia de la opinión pública*, Bogotá, Fondo Cultural Cafetero, 1984, págs. 231-247.

[11] Eduardo Posada, *Una invitación a la historia de Barranquilla*, Bogotá, Fondo Editorial Cerec, 1987, págs. 49 y sigs.

[12] A mediados del siglo xix el millar de kilómetros entre Bogotá y Barranquilla se recorría en más de 15 días en mula y barco de vapor, y los 540 entre la capital y Medellín en 15 días a lomo de mula o a hombros de un carguero (Arias de Greiff, *op. cit.*). En 1913 el flete de carga en mula entre Fredonia y Medellín era de 20 centavos por tonelada/kilómetro, mientras que en el ferrocarril de Amagá era de 8 centavos para la misma carga (Muriel, *op. cit.*, pág. 22).

transporte. Por la facilidad de salida, el café se cultivaba al principio cerca a los puertos, aun si allí no quedaban los terrenos más fértiles; pero de manera progresiva los ferrocarriles abrieron, o mejor, expandieron la frontera agrícola, pues activaron a su paso grandes extensiones de tierra cultivable. Era pues una relación complementaria entre cultivo exportable y líneas tendidas, que activaba las colonizaciones hechas durante los siglos anteriores.

El proceso de construcción de las líneas del ferrocarril se puede seguir en los mapas adjuntos. En primer lugar se observa que para 1900 tan sólo se han completado o iniciado tramos que confirman la fragmentación y precariedad de la red, como también el sentido centrífugo de una estructura concebida para la exportación. Son proyectos que buscan unir las principales regiones productivas con el río Magdalena (Líneas 4, 6, 8, 9), o con el mar, ya fuera al Pacífico, en Bueventura (L 5), o al Caribe, en Cartagena (L 6), Puerto Colombia (L 2), Santa Marta (L 12) y Maracaibo (L 13) (ver Fig. 1).

En 1925 se percibe la intención de prolongar y completar las líneas iniciadas antes (L 3, 10 y 12), o de articular una mayor cobertura de los proyectos anteriores, como en el ferrocarril del Pacífico (L 5 y 5'), el del Nordeste (L 10), o el del Tolima (L 16). Ya casi se ha unido a Medellín con el Gran Río —pues falta sólo salvar el paso de La Quiebra (L 4)—, se ha iniciado la Sección del Norte que unirá a Puerto Wilches con Bucaramanga (L 13) y aparece ya el cable aéreo entre Manizales y Mariquita. Pero a pesar de que se han integrado nuevas zonas al sistema, se mantiene la estructura centrífuga y aún se está muy lejos de conformar una red nacional.

En 1938 —cuando ya se han aprovechado los dineros de la "Danza de los millones", lo que corresponde al momento de mayor construcción y actividad ferroviaria—, surgen algunas nuevas líneas (Tumaco/El Diviso, L 15), se completan o prolongan otras (L 3, 4', 7, 10, 11, 13) y se realizan obras complementarias de gran envergadura: algunos cables aéreos, el puente de Girardot o la apertura de las Bocas de Ceniza en Barranquilla, entre otras. Pero no obstante los avances, todavía no se logra integrar un sistema unitario y, en cambio, ya se comienzan a abandonar tramos, a nacionalizar líneas no rentables y a competir con un complejo de carreteras en permanente desarrollo.

Finalmente, en 1961 se han conectado circuitos que completan una incipente red: en 1943 el ferrocarril de Antioquia con el del Cauca

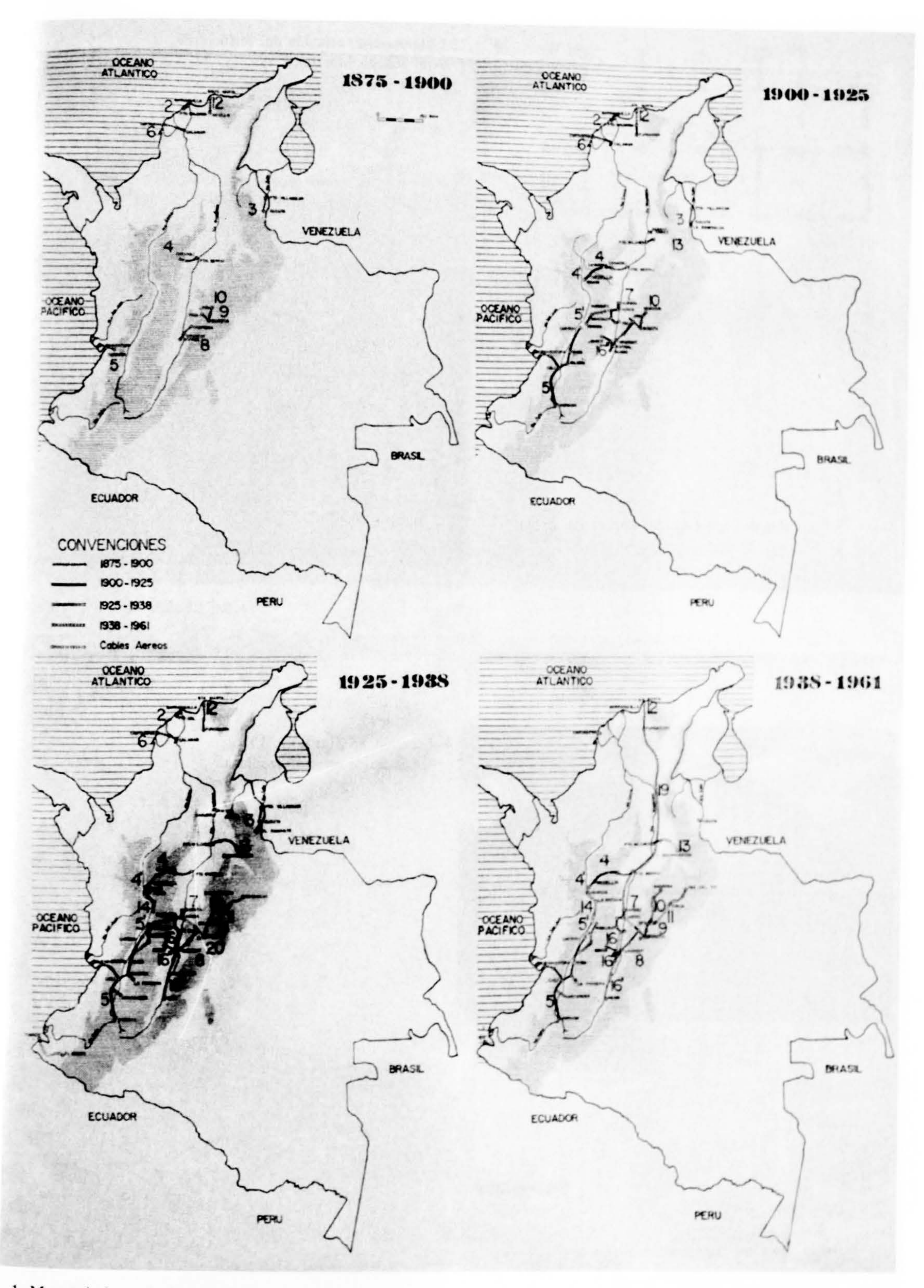
(L 4, 14 y 5) para unir por fin los valles del Cauca y del Magdalena, y, en 1960, La Dorada con Fundación (L 7, 19 y 12), o sea, la conexión del interior con el litoral atlántico. Es esta última una arteria que integra los diversos tramos, pero lograda cuando ya las carreteras predominan y se construyen muy lejos del Gran Río, antes eje fundamental y ahora gigante abandonado y vapuleado. Además de que esta línea no llegaba a los principales puertos del Atlántico, de que se habían suspendido otros tramos y de que el endeudamiento más la burocracia asfixiaban a un sistema afectado de varios males e incongruencias...

El ferrocarril y la estructuración del territorio.

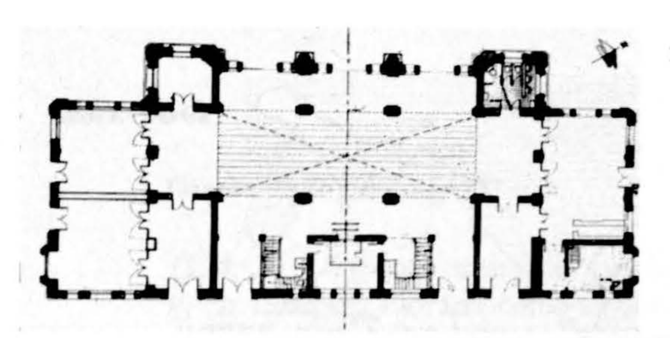
Si bien las vías del ferrocarril se trazaron desde las ciudades que ya detentaban el predominio y desde las zonas productivas hacia los puntos de exportación, de todas formas un medio de transporte tan importante habría de tener gran influencia en la conformación y consolidación de las regiones, así como en la jerarquización de las ciudades y su articulación. Con la complementariedad de los diferentes medios de transporte por fin se logró conformar un mercado nacional, el cual fue abastecido por las industrias organizadas en los lugares que habían conseguido acumulación de capital. De esta forma en una mutua interacción el tren y la industria determinaron las zonas desarrolladas, a la vez que reforzaron la centralidad de las grandes ciudades y por ende su condición de polos urbanos de migración.

Quizás la región donde se dio un impacto más evidente del ferrocarril fue la del alto Cauca, pues tanto el desarrollo ferroviario, la apertura del canal de Panamá, como el aumento de comercio por el Pacífico, propiciaron el desarrollo de esta zona. El valle del Cauca, fértil y plano, era un camino fácil para llegar a Cali, donde la conexión ferroviaria con Buenaventura, luego de atravesar la cordillera occidental, permitió transportar frutos y mercancías de manera eficiente. Por allí salió la producción minera y agrícola del occidente, sobre todo el café, producto que en gran medida se exporta desde entonces por dicho puerto.

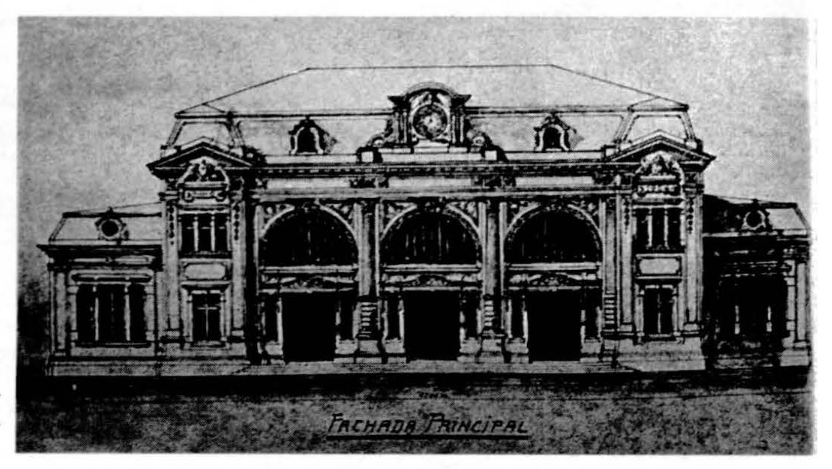
En esta región crecieron no sólo su centro principal, Cali, sino también ciudades como Palmira, Buga, Tuluá, Zarzal, Cartago, Santander de Quilichao y, por supuesto, Buenaventura. Dinámica que se reforzó aún más al conectarse la sección del Pacífico con los ferroca-



1. Mapas de la evolución de las líneas ferroviarias, 1875-1961



2.Chiquinquirá, estación del ferrocarril.
Arq. Joseph Maertens, 1992
Planta



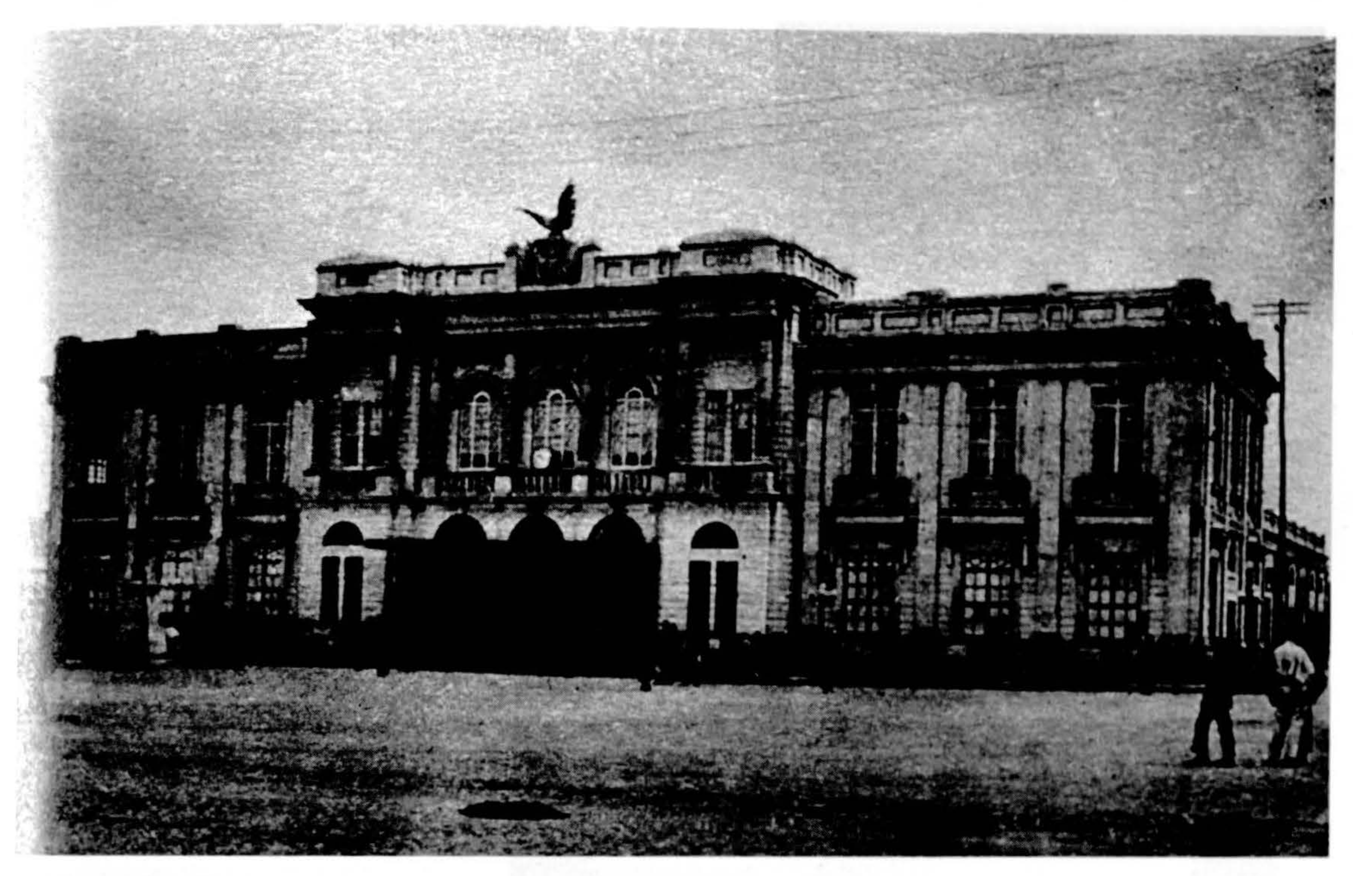
3. Chiquinquirá, estación del ferrocarril.
Fachada. ejemplo de estación grande.



4. Estación de Zipaquirá, 1926.
Ejemplo de estación mediana.

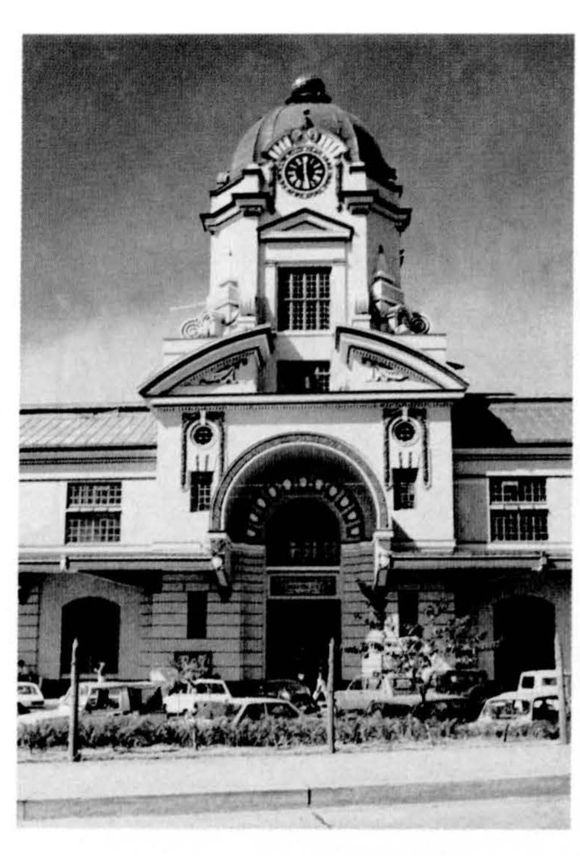


5. Estación Bosque de la Independencia,
cerca de Medellín.
Ferrocarril de Antioquia.
Ejemplo de estación pequeña.



6. Bogotá, Estación de la Sabana
1914, 1918

7. Medellín, estación del Ferrocarril de Antioquia
Arq. Enrique Olarte, 1914-1937.



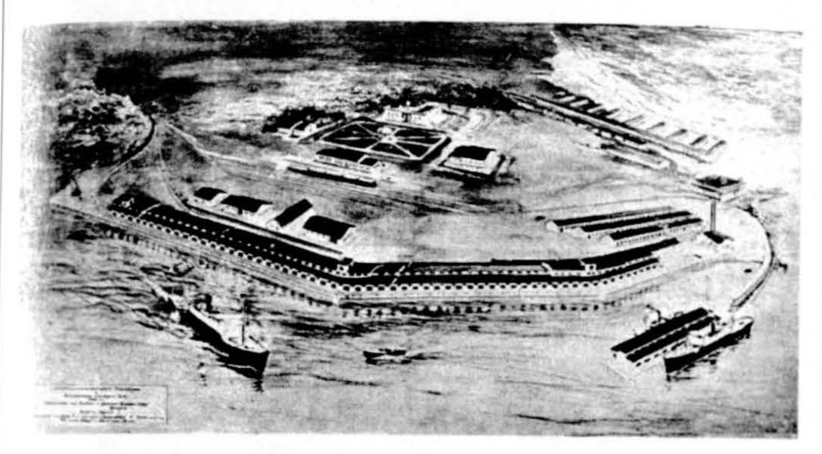
8. Manizales, estación del Ferrocarril de Caldas
1925



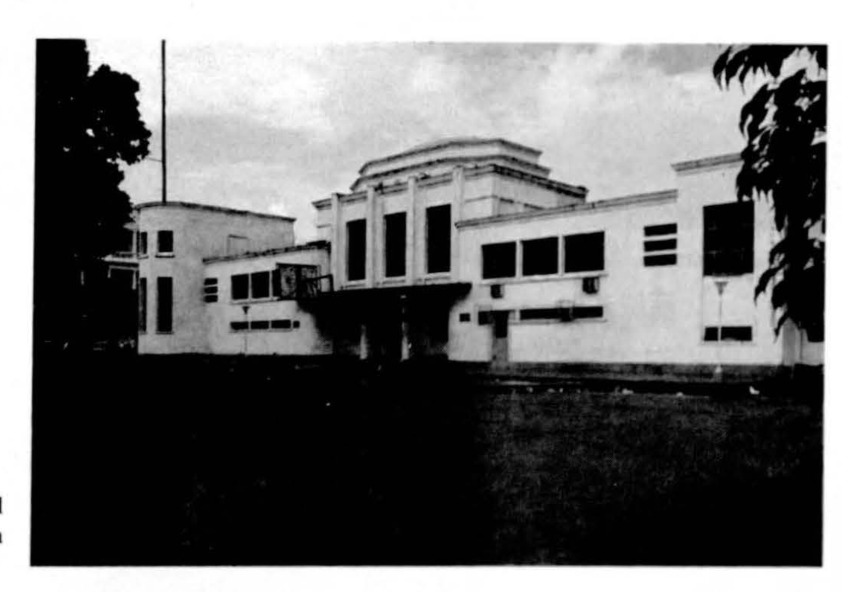
9. Ibagué, estación *Ospina*.
Ferrocarril del Tolima



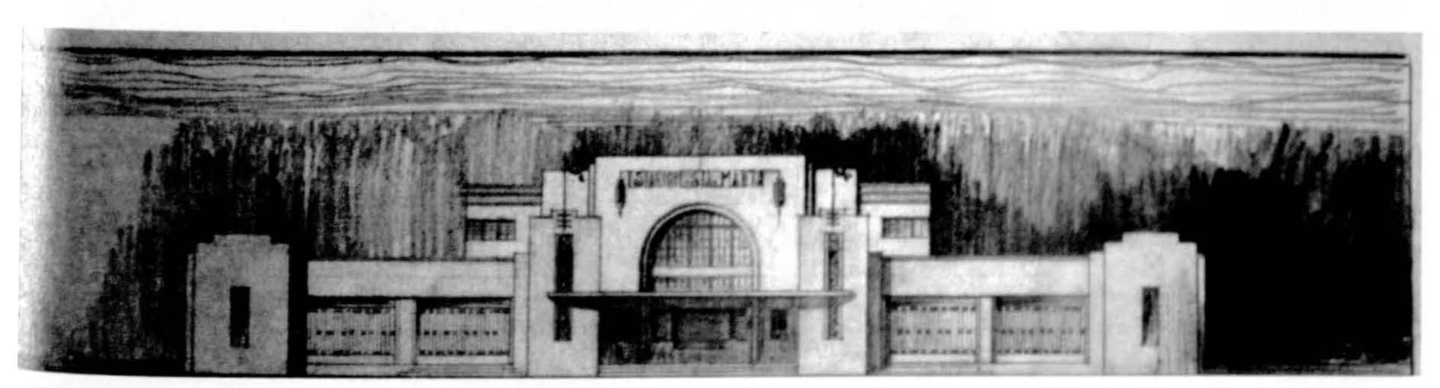
10. Bogotá, estación del Ferrocarril del Sur.
Arq. Pablo de la Cruz, 1926. Fachada.



11. Buenaventura, estación del Ferrocarril del Pacífico.
Arq. Vicente Nasi, 1930
Perspectiva



12. Buenaventura, estación del Ferrocarril del Pacífico. Fachada

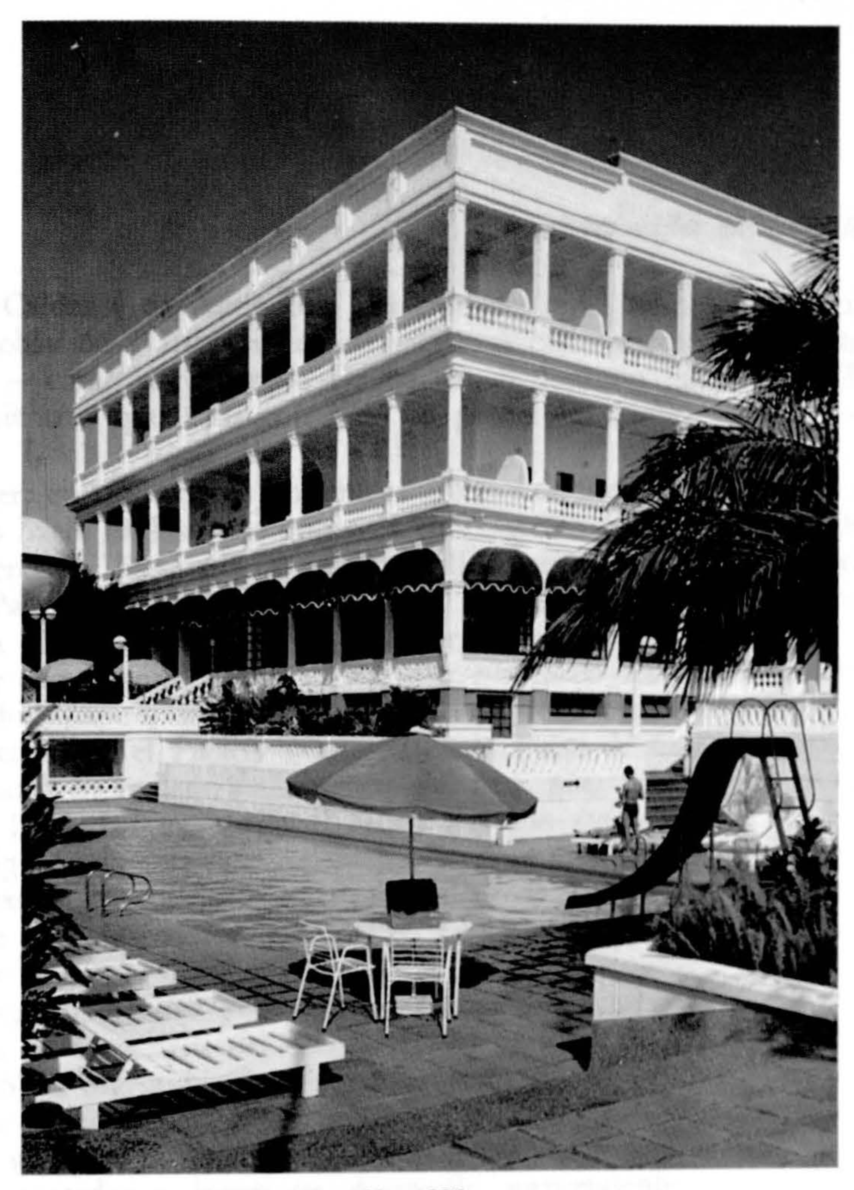


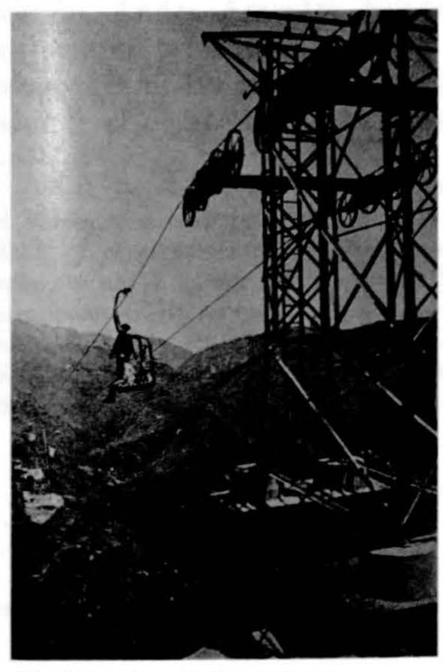
13 y 14. Santa Marta. Proyecto para la Estación del Ferrocarril.
Arqs. Cornelissen & Salcedo, 1934

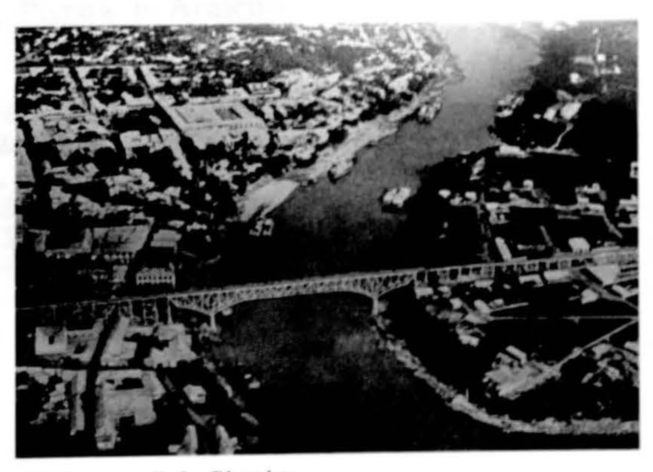
15. La Caro, estación del Ferrocarril del Norte.



16. Bogotá, Avenida Colón, 1915


17.Buenaventura. Hotel Estación, 1925


18.Cable aéreo de Manizales a Mariquita


19.Ferrocarril de Girardot. Puente sobre el Magdalena, 1930

rriles de Caldas y de Antioquia. Las ciudades antes nombradas crecieron en población y actividad comercial, otras casi nacieron con el paso del tren —como por ejemplo Dagua, en el descenso hacia el Pacífico—, mientras que Cali consolidó su predominio sobre todo el occidente.

Cali era en 1870 uno de los centros urbanos de mayor población en el país, pero hacia 1912 su preeminencia con respecto al resto de ciudades había decrecido, hasta que a partir de 1915, como núcleo del ferrocarril del Pacífico, retomó su importancia. Entonces la ciudad se expandió hacia el norte, se trazaron vías para conectar la estación con el centro, se construyó el barrio Popular, se edificaron los inmensos talleres de Chipichape y se levantó —como acción directa de la empresa del ferrocarril— el Palacio Nacional en la Plaza de Caycedo. Buenaventura también evidenció el impacto del tren, pues debido al auge del comercio la ciudad vio surgir el Hotel Estación (ver Fig. 17), el hospital, la iglesia, la casa cural, el mercado, el cementerio, el barrio obrero, mejoras en el acueducto, el alcantarillado y algunas vías y parques, pero ante todo la estación del tren y las adecuaciones en el puerto y su muelle [13].

La región caldense —la principal zona productora de café— fue conectada al ferrocarril del Cauca (L 5') y luego al río Magdalena con el cable a Mariquita. Las mulas cargaban el café por las escarpadas montañas caldenses para llevarlo hasta el tren, en un proceso económico febril y expansivo; allí se ramificaron las líneas para apoyar el comercio exportador y lograr un desarrollo sorprendente. A la vez se inició, en el interior de las subregiones, un proceso de concentración urbana propiciado por las vías modernas. Así vemos que si en 1912 Sonsón, Andes, Aguadas, Salamina, Manizales, Pereira y Cartago eran los centros principales, después las ferrovías concentraron de manera progresiva el beneficio en Manizales, Pereira y Armenia, siendo muy notable el desarrollo de la última.

---

[13] C. Botero, *op. cit.* Como señala E. Latorre, después de 1915 y en sólo 2 años, el volumen de exportaciones aumentó en más del 100 %, el número de pasajeros en 300 % y el cargamento movilizado en 500 %, aunque la carga de importaciones sólo aumentó en 17 %. Por lo cual, si en 1918 recibía el 8 % del comercio de los 4 puertos principales —Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Buenaventura—, para 1927-1930 pasó al 21 % y en 1943-1947 al 43 %. En este último lapso se embarcaba por allí el 60 % del total del café exportado. Emilio Latorre, *Transporte y crecimiento regional en Colombia,* Bogotá, Cider-Uniandes, Fondo Editorial Cerec, 1986, pág. 41.

En Antioquia el ferrocarril impulsó el poblamiento del noroccidente y apoyó el comercio y la producción agrícola que venían dándose allí con especial ímpetu. Así el tren anticipó y sustentó la industrialización posterior de la región, aunque en este caso Medellín acaparó la dinámica y absorbió a las poblaciones vecinas, reforzando su condición de centro regional. Es lo que se ha llamado una acción de 'vaciado', de la que no escaparon ciudades consolidadas como Rionegro, Marinilla, Santa Rosa o Sonsón, y mucho menos pueblos menores que eran paradas en el camino hacia Puerto Berrío en el río Magdalena. Tanto estos puntos de paso, como el puerto terminal, resultaron pueblos sin dinámica propia, sitios de carga o de simple trasbordo —hacia el mar o hacia Medellín—, sin llegar a ser centros comerciales distribuidores para una subregión, ni lugares productores significativos.

En la costa atlántica no se conformó una red ferroviaria, ni siquiera local. Barranquilla, cerca de la desembocadura del Magdalena, y entrada principal del comercio de Colombia desde el siglo XIX, reforzó en Puerto Colombia, gracias al ferrocarril, el auge alcanzado desde el siglo anterior. Como también, aunque en menor medida, Cartagena, puerto marítimo unido con el Gran Río en Calamar, por medio del ferrocarril o por el Canal del Dique (L 6). Estas dos ciudades acapararon el desarrollo regional, hasta hacerse inmensa su diferencia con el resto de poblaciones de la zona. Fue así como Santa Marta, que no tuvo sino la línea de la zona bananera, pues sólo hasta 1960 llegó el tren del interior, vio muy reducido su comercio, hasta hacer exclamar al cantor:

> Santa Marta, Santa Marta tiene tren, (bis)
> pero no tiene tranvía,
> si no fuera por las olas, caramba, (bis)
> Santa Marta moriría.

Después la tardía construcción del ferrocarril del Atlántico (L 19), logró agilizar las zonas del interior del Magdalena y del Cesar, tierras de algodón, ganadería y activo comercio.

A lo largo del río Magdalena surgieron varios puertos de llegada del ferrocarril y trasbordo al medio fluvial: Girardot, Honda, La Dorada, Puerto Salgar, Puerto Wilches, Puerto Berrío, Gamarra o El Banco; pero de ellos —con ciertas diferencias— ninguno adquirió importancia nacional y quedaron como puntos transitorios de cambio de

transporte. Quizás Girardot sí tuvo intensa actividad al ser la llegada de la línea de la capital y de los ferrocarriles del Huila y el Tolima (L 16); pero sobre todo en cuanto paso obligado de la carretera entre Armenia, Ibagué y Bogotá, una de las espinas dorsales del transporte nacional, al unir el oriente con la vertiente del río Cauca y el occidente del país.

Por último, los ferrocarriles de oriente irradiaron desde Bogotá hacia Boyacá y Santander; pero en este caso, más que en Antioquia, la dinámica se concentró en la capital, con lo cual ésta reforzó su centralidad y su potencia industrial. Por cierto aparecieron fábricas en Sogamoso y Bucaramanga, pero las demás ciudades, ante todo las cercanas a Bogotá, sufrieron el proceso de vaciado y estancamiento ya mencionado. A diferencia de los pueblos del Valle, donde se dio la agricultura comercial, o de los de la zona cafetera, donde había producción exportable, en estos altiplanos persistieron los cultivos tradicionales, grandes propiedades dedicadas a la ganadería extensiva o a la leche, al lado de los minifundios de producción para la subsistencia, con lo cual no fue posible un desarrollo regional moderno, capitalista e industrial.

En términos generales podemos concluir que aunque de manera particular y local el tren reforzó la primacía de las ciudades y regiones que el siglo XIX había visto surgir como los núcleos de la economía y el poblamiento de todas formas, para el caso colombiano, no se puede hablar de un impacto exclusivo y completo del ferrocarril en la estructuración del territorio. Pues al haber sido su trazado tan incipiente e inconexo, fue sólo su combinación con los otros medios de transporte lo que apoyó el proceso de poblamiento y de constitución de redes productivas y comerciales. En la Colombia de hoy los ferrocarriles son marginales y casi inexistentes, hecho triste para un medio que transportó el desarrollo pero que no se desarrolló, y ni siquiera sobrevivió, ante tanta descoordinación e incompetencia. Quedaron, sí, las estaciones como testimonios valiosos, cuya calidad persiste a pesar del abandono y su irónica inutilidad.

Ciudad y arquitectura.

Si el ferrocarril era la comunicación y el transporte modernos, la estación era su símbolo y el lenguaje desplegado su expresión. El tren surgió antes del automóvil, era grande y fuerte, se deslizaba con como-

didad y precisión sobre sus rieles, era un gran artefacto, un evento, ¡una maravilla! Su andar era raudo y no se detenía sino en las estaciones donde se efectuaban todos los intercambios pertinentes; era como si la locomotora saltase de un punto a otro, para detenerse un instante y recoger productos e ilusiones, o descargar mercancías y mensajes.

Lo estable era la arquitectura, la cual constituía entonces el marco monumental y significativo del nuevo medio de transporte, el símbolo de una fuerza, el edificio que también tenían las grandes metrópolis. En sus andenes se sucedían despedidas, encuentros, amores o tragedias, partían recados o llegaban noticias, como también artículos novedosos, modas e ideas contemporáneas. A estos eventos asistían curiosos los habitantes para sacudir su monotonía, para vislumbrar el mundo, para intuirlo; eran sucesos que anunciaba el silbido de la locomotora y que seguían un inexorable horario, pues pronto partían veloces hasta perderse a lo lejos. Para tales realidades y ficciones la arquitectura construía el lugar y el escenario, en el que concretaba la tecnología, testimoniaba la modernidad y representaba el progreso.

Este tinglado se realizaba, claro está, a la medida de los recursos y condiciones del poblado, dentro de las jerarquías evidentes entre estaciones de grandes ciudades y paraderos de remotos lugares, pero siempre con ideas semejantes, y con tipologías y decorados establecidos. En nuestras ciudades las estacionees actuaban como la nueva puerta urbana, la gran llegada, el contacto comercial y cultural con el mundo externo; un portal ubicado en la periferia, pero ahora volcado hacia adentro, como una salida del encerramiento provinciano y de su modorra.

En primera instancia aparecía un espacio abierto que daba realce al edificio y que, por lo demás, absorbía los movimientos de coches, carretas, cargueros, vendedores y servicios. Algunas veces este lugar era una plaza ordenada, pero muchas otras tan sólo conformaba un amplio campo de maniobras, del cual partía una avenida que conectaba la estación con el centro de la ciudad. Era una calle ancha y axial, trazada y aderezada bajo las pautas del bulevar hausmanniano: con un monumento al final de la perspectiva, y provista de separador central, farolas, árboles, peatones, carretas y, muy pronto, los automóviles, cada vez más numerosos. La Avenida Colón en Bogotá, por ejemplo, llevaba de la Plaza de Nariño a la estación, para luego seguir hasta Puente Aranda y el camino de la sabana; vía corta y modesta, pero que de

todas formas contrastaba con las austeras calles coloniales, por lo cual se veía como la imagen pretendida de la Europa moderna, ahora concretada en nuestro medio provinciano (ver Fig. 16).

En torno a tan intenso polo de desarrollo surgían locales comerciales, bodegas, hospedajes, restaurantes, bares y demás usos o actividades consecuentes. Pero así como frente a la estación se creaba todo este tráfago urbano, asimismo en la parte posterior y a lo largo de la línea quedaban áreas degradadas, sin conexión o paso, tajos y cortes violentos; cerca a la parada, talleres, chatarra, equipos y mercancías, mientras que a lo largo de los rieles se interrumpía la continuidad espacial del trazado y se propiciaban asentamientos subnormales, o cuando más quedaban tierras de nadie, desechos urbanos... Por lo demás unas empresas tan grandes también propiciaron barrios enteros, obras monumentales, infraestructura y recreación urbana; aunque en comparación con otros países latinoamericanos, en Colombia la dimensión y número de estas obras fue mucho menor.

Por su parte el edificio siguió una misma tipología: un volumen articulado en tres partes: una central correspondiente a un vestíbulo interno de gran altura y a una imponente entrada, más dos laterales para las dependencias subsidiarias que la función requería. La sección principal estaba concebida como un arco triunfal, eje de la composición de la fachada, en tanto que al interior todo giraba en torno a un amplio espacio de gran altura, donde se concentraban la actividad, la decoración y la simbología. Allí estaban las taquillas, la espera principal o el paso a las salas de descanso, la entrega del equipaje, los servicios, las oficinas, la escalera para las dependencias superiores y el paso a los andenes; como también estaban los tableros de itinerarios, los bustos, los emblemas, las placas conmemorativas, las exhortaciones, advertencias y consignas.

Podríamos decir que existieron tres tamaños de estaciones: grandes, en centros urbanos importantes o lugares especiales —como por ejemplo la de Chiquinquirá—, medianas y pequeñas —como la de Zipaquirá y el Bosque respectivamente (ver Figs. 2-5). A medida que se reduce su dimensión son más simples y modestas, pero, eso sí, igualmente elegantes y representativas. Quizás en las menores varias actividades se disponen al exterior, como el expendio de tiquetes, otras ventanillas y hasta la sala de espera —en especial en los climas cálidos—, pero en términos

generales todas siguen las mismas pautas y semejante disposición y decorado.

Y si retomamos los cuatro períodos que hemos asumido para analizar la evolución del sistema a escala territorial, podemos considerar los lenguajes con los cuales se elaboró en diversos momentos la tipología ya descrita. En el primero, definido entre 1875 y 1900, las empresas y su actividad son aún incipientes; por lo tanto tienen paradas pequeñas y modestas, construidas con elementos vernaculares que casi se mimetizan en las edificaciones corrientes del entorno tradicional. La estación del ferrocarril de la Sabana en Bogotá es buen testimonio de su tiempo: una construcción baja con un aporticado exterior en columnas de madera, cubiertas en teja de barro a la vista, decoración ausente y una simplicidad pragmática de raigambre colonial.

Muy pronto, y ya para el período 1900-1925, estas construcciones fueron reemplazadas por edificios monumentales muy elaborados y que desplegaban ya los lenguajes eclécticos e historicistas en boga para la época. La Estación de la Sabana, que sustituyó la edificación antes descrita, puede ilustrar el momento: fue erigida entre 1913 y 1917, según un proyecto realizado en Estados Unidos antes de 1908, y completada, en especial la fachada, por Mariano Santamaría; sigue los lineamientos tipológicos establecidos de un vestíbulo central y dos cuerpos laterales, con un lenguaje clásico de filiación alemana —donde había estudiado Santamaría [14] (ver Fig. 6).

En la fachada, su parte central sobresale ligeramente y es a la vez enmarcada por dos pórticos salientes; el entablamento es canónico y presenta un friso liso con el letrero de los ferrocarriles, mientras que el ático hace eco a los salientes de la composición principal y se orna, en el medio, con un escudo cobijado por un águila como emblemas nacionales. En el nivel principal las columnas estriadas, de capiteles compuestos, se apoyan sobre pedestales integrados con las balaustradas de las ventanas. Los intercolumnios tenían arcos de medio punto resaltados por columnillas y arcuaciones que luego fueron reemplazados por insípidas molduras, en una inconsulta y desafortunada restauración de los años 50, cuando también desaparecieron los tableros rectangu-

---

[14] GERMÁN TÉLLEZ, *La arquitectura y el urbanismo en la época republicana, 1830-1840/1930-1935*, en *Manual de historia de Colombia*, 2ª ed., Bogotá, Colcultura, t. 2, 1982, pág. 525.

lares superiores con sus guirnaldas y relieves; lo mismo que los intercolumnios a los lados, que tenían dos curiosos vanos ortogonales en la parte alta correspondientes en el plano inferior con una ventana en arco, atravesada por un parteluz que producía divisiones rectangulares semejantes a las de arriba.

En el nivel bajo —contrastando con su sillería estriada—, tres arcos y una marquesina definían la parte central del acceso, mientras que un zócalo general integraba todas las partes. En los cuerpos laterales pilastras jónicas gigantes marcaban el ritmo, mientras que sus vanos se ornaban con elegantes marcos, más una cornisa superior y grandes ménsulas inferiores. De nuevo estas ventanas fueron suprimidas y reemplazadas por un hueco que integra los dos niveles y se encierra con una insulsa moldura, sin el sentido de articulación del detalle del original y con esa ignorancia e insensibilidad que tuvo el modernismo frente al lenguaje clásico. De todas formas en la imagen se puede ver que era un diseño elaborado y bien articulado, una obra que, a pesar de la irrespetuosa reforma, aún conserva mucha dignidad y carácter.

Pero en este período se dieron muy diversas maneras de definir la tipología establecida; variación visible sobre todo en las estaciones grandes, como por ejemplo en la estación del ferrocarril de Antioquia en Medellín, diseñada y construida en 1914 por Enrique Olarte[15] (ver Fig. 7). El cuerpo principal sobre la calle San Juan tiene en sus extremos dos partes ligeramente salientes que encuadran los cinco grandes arcos centrales, en los cuales no hay elemento central evidente, fuera de una ventana circular en lo que corresponde al ático. Los vanos centrales se subdividen con un entablamento intermedio sostenido por columnillas, y se señalan con sillería estriada, una clave sobresaliente y una imposta muy decorada. Los elementos importantes como las claves e impostas de los arcos, o el remate de las pilastras, se señalan con caduceos, guirnaldas y dovelas a manera de triglifos. Es un decorativismo ecléctico, de ascendencia decó y neoclásica. Lo que quizás explica, por ejemplo, un sillar rústico que aparece en la parte baja de las pilastras antes de llegar a su base, o los torreones laterales que se coronan con una cubierta a modo de mansarda, o la claraboya central adornada con molduras y festones.

---

[15] El cuerpo principal se terminó en 1914; luego, en 1927, se añadió un costado adicional y después una nave adyacente en los años 30. Ver revista *Escala*, 141, pág. 5.

Al interior sorprende no encontrar un gran espacio que integre los dos niveles, aunque las grandes alturas de los entrepisos dejan de por sí ambientes imponentes. Es, en resumen, un edificio muy decorado en el detalle, pero sin embargo inscrito dentro de una volumetría escueta y muy sencilla; un diseño práctico y elegante que varía en parte la tipología vigente. Como en el caso de Bogotá, pero aquí con mayor alegría y eclecticismo, constituye un ejemplo que comprueba un buen conocimiento del lenguaje neoclásico de la Europa moderna, en este caso de filiación francesa. El edificio está ahora en proceso de restauración y mucho habrá de lucir por el contraste con los anodinos edificios del antiurbano complejo moderno del Centro Administrativo de la Alpujarra [16].

Otra estación fascinante es la de Manizales, construida hacia 1925 por la Casa Ulen, compañía norteamericana que realizara varias obras destacadas en la ciudad (ver Fig. 8). Es un edificio alargado, con un fuerte contraste al centro donde se yergue la hermosa y barroca torre que señala el ingreso. Ésta tiene un gran arco de medio punto, sobre el cual hay un frontón circular roto que así se integra con el vano del torreón; este tramo remata en una compleja cornisa, la cual a su vez se quiebra para dar paso al arco que está en la base de la cúpula final. En fin, muchos son los detalles ingeniosos y anticanónicos: el arco de la cúpula coronado por dovelas resaltadas, pero sin la clave central, en cuyo lugar aparecen unas pintorescas volutas; o unas fajas rectas que encierran las ventanillas circulares y luego descuelgan de manera exagerada, como las de la Porta Pía miguelangelesca; o unos edículos piranesianos que rematan en pirámides y se apoyan en arcos de medio punto entre las pilastras de lo que corresponde al tambor de la cúpula.

Adentro, en lo que corresponde a la torre, todo parte de un estrecho vacío vertical adonde se asoman barandales de los pasillos de las circulaciones superiores. Es excelente el trabajo en madera e interesante la disposición de los espacios, lo cual se conjuga con un gran virtuosismo en los estucos y molduras de la fachada. En fin, es una estructura curiosa e imaginativa, de estilo incalificable pero de carácter, una

---

[16] Este artículo fue realizado en 1987 para un proyecto colectivo sobre el ferrocarril en Latinoamérica; iniciativa frustrada entonces por procesos burocráticos y ahora publicado en esta revista. La restauración fue concluida y mereció un premio en la XIII Bienal de Arquitectura Colombiana (1992).

obra de valor que ha sido reciclada con acierto al ser acondicionada en la actualidad como sede de la Universidad Autónoma de Manizales.

Del tercer período, esto es, entre 1925 y 1938, consideramos el ejemplo de la Estación del Ferrocarril del Sur en Bogotá, diseñada por Pablo de la Cruz y concluida hacia 1926 (ver Fig. 10). Es aquí perceptible el cambio de actitud asumido frente al lenguaje neoclásico: persiste el gusto canónico por la simetría, pero en este edificio, por tratarse de un predio de esquina, se adopta una disposición diagonal, para orientarse mejor hacia el espacio de llegada frente a la Estación de la Sabana. Sobre la esquina aparece un pórtico encerrado por dos pesados pilares, con una puerta baja y un remate piramidal rebajado en la parte alta. La masividad de los elementos verticales se refuerza con unos voluminosos dados que actúan como capiteles, los que a la vez son capiteles compartidos —o arquitrabe roto— de las dos columnas que se insinúan en la parte alta del pilar. Asimismo aparece una columna menor que sostiene un fragmento de entablamento, el cual parece ser prolongación del mismo de las partes laterales; en tanto que el vano principal es fraccionado con rombos, mientras otras columnillas determinan las abras de la ventana.

Los cuerpos laterales tienen dos niveles de arcos rebajados, cuyo ritmo de vanos alternan tramos sobresalientes coronados por pequeños frontones. Son muchos detalles que reflejan ese manejo fantástico, y ya lejano, que hiciera cierto eclecticismo para elaborar los preceptos rigurosamente clásicos. Se percibe cierto eco del *Art Nouveau* y del decó, eclécticamente superpuestos y simplificados como era corriente por entonces en Europa y, sobre todo, en los Estados Unidos. Es evidente un afán de sintonía con el eclecticismo internacional, que al repetir modos y motivos quería representar también la cultura y la pujanza de las metrópolis. Así se representaba la aspiración de incorporar el país al modernismo universal, pues si variaban los lenguajes, persistía la monumentalidad y el objetivo de erigir el 'Palacio del Tren', signo privilegiado —con el banco, el teatro y el parlamento republicano— del capitalismo cosmopolita, de la industrialización y de la vida moderna.

La ampliación de la Avenida 13 arrasó el cuerpo esquinero, más el ala sur, y dejó cercenada la fachada oriental; en la misma forma en que muchas estaciones han sucumbido frente al paso del 'progreso' —sobre todo de las grandes avenidas. Como desapareció también

la Estación de Chapinero, esa sencilla y pragmática estructura que fuera repetida en numerosos casos menores. Consecuencias de un modo de vida que exige la novedad permanente, el consumo, la renta del suelo y la ampliación de las vías para el automotor, por lo cual hasta esos testimonios del progreso son arrasados por el progreso mismo. Sobre todo en una época de paradigmas racionales que no veía con simpatía esos juegos decorativos e historicistas, que no leía nada en esas complicadas y muchas veces brillantes articulaciones, pero sobre todo que no entendía que el vértigo del avance requería ciertos puntos estables, so pena de perderlo todo en esa loca carrera hacia la modernización a ultranza.

Para este período se hace perceptible el proceso de simplificación del lenguaje, ilustrado, por ejemplo, con las estaciones de Buenaventura (1930) y Santa Marta (1934), de los arquitectos Vicente Nasi, la primera, y Cornelissen & Salcedo, la segunda (ver Figs. 12 y 13). Ambas siguen la distribución general comentada: vestíbulo central con gran portal y vidriera, simetría triádica, basamento integral y cornisa; pero en ambas la composición general es muy sobria, las formas son ya más simples, las superficies lisas, los materiales industrializados y los ventanales escuetos. Es ese sentido austero propio de la transición hacia el racionalismo moderno, reforzado por el uso de materiales nuevos —concreto, vidrio y metal—, ahora exhibidos con decisión y desprovistos del ropaje decorativo de antes.

Las estaciones menores de esta época son aún más sencillas y prácticas; construcciones ingenuas, con modestia decorativa y pragmatismo general, en las que también persiste la ambigüedad entre el impulso racionalista y la nostalgia por lo clásico. Por ejemplo la Estación del Ferrocarril del Norte, en Briceño, insinúa un frontón con el quiebre de las cubiertas, señala las aristas con sillares texturados y adorna las ventanas con molduras simples o decoración pintada; pero a la vez posee aspectos vernaculares y equipamiento moderno. El vestíbulo central de estas paradas es muy pequeño, es un simple espacio, pues muchas funciones son realizadas al exterior, por lo cual el andén se torna en lugar crucial de la estación (ver Fig. 14).

Quizás para la mayoría de las estaciones de los años 40 se podría hablar de un carácter vernacular, como por ejemplo en la estación de La Caro, de la línea de la Sabana. En ella se ha abandonado la simetría y se exhiben de nuevo las cubiertas de barro, dentro de un

léxico de ascendencia colonial: aleros, arcos rebajados, pilastras prismáticas con capiteles simples, o balcones; todos recursos característicos del estilo californiano —que se difundía mucho por estas décadas. Lo que se complementaba y confundía con molduras, zócalos, columnas toscanas, carpintería elaborada y otros elementos recurrentes del modo popular 'republicano' de comienzos del siglo. Pero, eso sí, como siempre, se trataba de un edificio importante, significativo y estratégico en cualquier ciudad o población.

Y ya ilustrativa de las estaciones construidas durante el último período consideramos la Estación de Barrancabermeja (1959), en la que se ha abandonado de manera radical la simetría y cuyo lenguaje es de total pragmatismo. La estructura en concreto visto, las cubiertas en asbesto y los materiales sencillos corresponden sin duda a un nuevo enfoque del edificio ferroviario, definido con parámetros modernos, racionales y dentro de la orientación asumida en nuestro medio con respecto a la economía y funcionalidad. Pero por estos años la decadencia del tren en Colombia hace que se construyan ya muy pocas estaciones y por lo tanto no podamos encontrar muchos ni buenos ejemplos, como sí los hay para otro tipo de edificaciones.

De la fiebre de los ferrocarriles quedó muy poco, casi nada, sólo deudas y carrileras inconclusas, pensiones y cargas burocráticas; hasta el punto de que ahora los esfuerzos sólo se hacen para demostrar todo de la manera menos traumática... Vemos con envidia cómo en otras latitudes el tren es un sistema de transporte eficiente y preferido por la gente, y entonces calculamos ¡tantos esfuerzos y dineros tan mal aprovechados! Somos testigos de su ruina y abandono: rieles cubiertos de maleza, maquinaria descuidada y herrumbrosa, estaciones cerradas y en escombros, o cuando mejor dedicadas a otras funciones. Por todo ello es triste pero cierto concluir que en Colombia el tren fue un gran fracaso, sus locomotoras se descarrilaron, el sistema se desacreditó y quebró, la caravana pasó y sólo dejo un rastro: la arquitectura.

Por lo menos debiéramos tratar de reorganizar las pocas líneas recuperables, para que así algunas de sus edificaciones revivan y para no despilfarrar una vez más costosas inversiones. Como también debiéramos rescatar y refuncionalizar muchas estaciones, como ejemplos dignos o imponentes de buena arquitectura, para gozar de sus espacios e inventar nuevos usos y significados. Para que sean muestras de buenas maneras de hacer la arquitectura, de concebir el decorado,

de conformar espacios, significados y funciones; como enseñanza elocuente ante tanta insulsa y comercial arquitectura. Y puesto que son elementos comunitarios de positiva presencia social y urbana, que por lo menos esos edificios tengan una segunda oportunidad sobre la tierra, sobre esta tierra patria, feraz y hermosa, pero dolorida y muy mal administrada.